DEMANDA 7.

PRESENTADA

AL CONSEJO DE ESTADO

POR LA

SOCIEDAD CATALANA DE TRAMVÍAS

DE

BARCELONA

MADRID
ESPINOSA Y BAUTISTA, IMPRESORES
16 — SAN LORENZO — 16

AL CONSEJO DE ESTADO

D. Estanislao Figueras y Moragas, Abogado de este Colegio, con domicilio en la Costanilla de la Veterinaria, 5, duplicado, 2.°, en representacion de la Sociedad Catalana de Tramvías de Barcelona, segun la escritura de poder que acompaño, ante el Consejo parezco formulando demanda contencioso-administrativa contra las Reales órdenes de 30 de Diciembre y 24 de Marzo últimos, en lo que respecta á los extremos que en su lugar y caso se expresarán, y como mejor proceda, digo: Que si alguna duda pudiera caber sobre la necesidad de someter á juicio contradictorio los actos de la administracion del Estado en todos sus ramos y grados, desapareceria con sólo examinar las Reales órdenes que motivan esta demanda. Por que si los contratos solemnes que los particulares celebran con el Estado, dentro de la esfera de su más reconocida competencia, han de crear efectos jurídicos seguros é irrevocables; si los capitales, cuya mayoría pertenecen á extranjeros, invertidos en obras de públicà utilidad bajo la garantia de aquéllos pactos solemnes, además de correr los riesgos inherentes á toda especulacion, no han de vivir constantemente amenazados con un golpe de arbitrariedad administrativa, que entre las ruinas del derecho arrastre las fortunas de buena fé empleadas; si por último en estos contratos bilaterales no ha de haber de ejecutivo, de eficaz, de firme é irrevocable más que las obligaciones de los particulares que la administracion exige siempre inexorablemente, reservándose, sin embargo, la temible facultad de desconocer, cuando le convenga, los derechos de aquéllos; indispensable es, cuando ménos, un Tribunal contencioso de elevada categoría, que con su alta autoridad consulte y decrete la insubsistencia de esas resoluciones de la administracion activa, que á menudo vulneran derechos respetabilísimos por falta sin duda del debido estudio de los hechos; por que á otra causa no atribuiremos jamás sus errores.

Vamos á exponer con la posible brevedad la resultancia del expediente administrativo, ya que, afortunadamente, no es la oscuridad ni la duda acerca de los hechos lo que ha dado lugar á esta controversia, sino la manera de apreciar el derecho, para nosotros de todo punto claro, que de aquéllos nace.

HECHOS

1.° Los Sres. D. José Rubau Donadeu y consocios, concibieron en el año 1872 la idea de construir un Tramvía de Circunvalacion de Barcelona, y á su tiempo se presentó el expediente al Ayuntamiento de aquella capital, con todos los estudios y datos necesarios, en solicitud de la oportuna concesion.

2.° La Municipalidad, con arreglo á las Bases generales acordadas y publicadas para la regularizacion de este servicio, y ciñéndose á ellas extrictamente, otorgó á dichos señores, en consistorio de 23 de Noviembre de 1875, la concesion solicitada, procediéndose despues al otorgamiento de la escritura pública necesaria, que se firmó el 8 de Mayo de 1876, habiéndose aprobado tambien posteriormente la de 27 de Julio del mismo año, por la que se fundó la Sociedad Catalana de Tramvías de Barcelona.

3.° En 1874, esto es, con anterioridad á dicha concesion, la Sociedad del Tramvía de Barcelona á Sans y de Barcelona á San Andrés, habia obtenido del Estado el derecho de recorrer la calle titulada de San Pedro, parte de la cual debia recorrer tambien, para explotar su línea, la Sociedad Catalana de Tramvías de Barcelona, cuya representacion ostento. Por esta razon el Municipio, respetando, como debia, los derechos adquiridos, al hacer esta concesion, tuvo buen cuidado de dejarlos á salvo, expresando en la primitiva escritura, que la Sociedad Catalana no podria emplazar su vía en la parte de la referida calle comprendida entre el Paseo de Gracia y la calle de Claris, mas que en el caso de ponerse de acuerdo con la Sociedad de Barcelona á Sans y de Barcelona á San Andrés, con el fin de poder utilizar ámbas Sociedades la misma vía; y cumpliendo lealmente esta condicion la Sociedad que represento, se vió obligada á adquirir de la antedicha Compañía, no sólo la

concesion que ésta habia obtenido del Gobierno referente al trozo que media entre la calle de Claris y el Salon de San Juan, procedente, como carretera de Madrid á Francia por la Junquera, del Estado, sino tambien el trayecto que hay entre la misma calle de Claris y el Paseo de Gracia, que, como vía pública ó calle, procedia su concesion del Ayuntamiento. Se adquirió este derecho para la Catalana, á título oneroso, por escritura de 10 de Agosto de 1876, de cuyos actos hay constancia en el expediente gubernativo.

4.° La Sociedad Catalana de Tramvías de Barcelona, despues de haber llenado todos los requisitos exigidos por la escritura de concesion, ejecutó las obras y dió principio á la explotacion en 1.° de Marzo de 1877.

5.° Los Sres. Mestres, Carpinell, Foronda y Casabona, hoy Compañía General de Tramvías de Barcelona, sin respeto á los derechos creados con anterioridad, y con el propósito sin duda de impedir la realizacion de todo proyecto que no pudiera monopolizar, trató de producir una perturbacion profunda que inutilizára de hecho la concesion de la Sociedad Catalana, solicitando la de un Tramvía de Barcelona á Sarriá, y desgraciadamente la obtuvo en Abril de 1876, esto es, cinco meses despues que la Sociedad que represento habia obtenido la suya. Esta segunda línea debe emplazarse en el Paseo de la Aduana, Paseo de la Industria, Salon de San Juan, Ronda de San Pedro, Plaza de Cataluña y calle de Pelayo, es decir, en el mismo trayecto recorrido, en fuerza de la concesion otorgada á la Sociedad Catalana. El perjuicio que se infiere á la Sociedad por mí representada con semejante concesion, que debió otorgarse con la salvedad de sin daño de tercero, es por demás evidente y notorio. Se concibe el paralelismo de un Tramvía entre calle y calle, pero no puede sostenerse el de una concesion que lo autorice en una misma vía pública, no solamente por la dificultad de la explotacion, ocasionada á accidentes desgraciados, sino tambien por respeto á los capitales invertidos, que huirian amedrentados de un país donde fuese tan fácil destruirlos.

6.° La Compañía General de Tramvías, así que hubo obtenido su concesion, colocó dos rails frente al Palacio del Gobierno Civil, y descansó á la sombra de sus laureles, contemplando alborozada las obras de la Catalana, y admirando su candidez al creer que su contrato con la representacion municipal de Barcelona era una cosa séria; y cuando en Octubre de 1877, la Sociedad Catalana se hallaba, hacia meses, explotando la vía concedida, la Compañía General dió principio á las obras de la suya, que fueron suspendidas en virtud de providencia del Excmo. Sr. Gobernador Civil, dictada á instancia de mi principal, y continuada despues en virtud de la primera de las Reales órdenes reclamadas, cuyo origen es el siguiente:

7.° Habíanse suscitado cuestiones entre varias compañías concesionarias; el Excelentísimo señor Ministro de la Gobernacion, creyéndose sin duda con facultades para dirimirlas, reclamó todos aquéllos expedientes, y resolvió por la Real órden de 30 de Diciembre último, declarando el preferente derecho de la Compañía General de Tramvías sobre todas las demás; pero al referirse indirectamente á la que represento con motivo del paralelismo en unas mismas calles, suelta así como de paso, la idea de que no podrá ofrecer dificultad, porque habia sido en cierto modo resuelta por un plano trazado por órden municipal, en el que se habian tirado las líneas paralelas de las concesiones rivales, sin tener en cuenta el señor Ministro que el plano de que se trata sólo se habia hecho para mejor inteligencia del que se arrogaba el derecho de resolver administrativamente las cuestiones pendientes.

8.° Al ver la Sociedad Catalana de Tramvías de Barcelona desconocidos sus respetables derechos con tan asombrosa ligereza, recurrió contra el extremo de esa Real órden que de una manera incidental los lastimaba, y el Excmo. Sr. Ministro de la Gobernacion por la de 24 de Marzo próximo pasado resolvió el recurso disponiendo que no habia lugar á la modificacion de la primitiva Real órden y que se atuviese la Sociedad Catalana á lo resuelto en dicha Real disposicion.

Expuestos los antecedentes, debemos examinar ahora los fundamentos legales en que pretende el Ministro apoyar su resolucion.

La Real órden de 14 de Octubre de 1876, expedida por el Ministerio de la Gobernacion, por la cual se reclamaron de todos los Ayuntamientos los expedientes sobre concesiones de Tramvías, dejando en suspenso las que en aquella fecha se hallaban en tramitacion, establece la doctrina de que es de la competencia de dicho Ministerio la aprobacion de las concesiones hechas con anterioridad y de las que en lo sucesivo pudieran solicitarse. El Ministro deriva esta competencia:

1.° De las Leyes 9.ª, título XXVIII, y 7.ª título XXIX, de la Partida 3.ª

2.° De la Ley de 16 de Julio de 1864, sobre Tramvías.

3.° Del Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868, dictando bases para la legislacion de obras públicas.

4.° De los artículos 71 y 80 de la Ley Municipal de 20 de Agosto de 1870.

5.° De la jurisprudencia establecida por el Consejo de Estado, como tribunal contencioso-administrativo.

Debemos decir algo sobre cada uno de estos puntos.

Las leyes de Partida que cita el Ministerio, hablan de los egidos, vías públicas y demás cosas de uso comun, estableciendo que, por serlo, no pueden enagenarse ni prescribirse. Y como aquí no se trata ni de enagenacion ni de prescripcion, la cita de estas leyes no puede ser más inoportuna, aunque quiera prescindirse del anacronismo en que aquel centro administrativo incurre al aplicar á una cuestion de Tramvías las leyes de D. Alfonso, que, por sábió que fuera, no sabemos que llegára á presentir este medio de locomocion.

La Ley del año 1864 sobre Tramvías otorgó al Gobierno la facultad de autorizarlos en cambio de los beneficios que el Estado concedia á las Empresas particulares. Sólo el Estado podia concederlos en virtud de aquélla ley, y era, por lo mismo, consecuencia necesaria que sólo el Gobierno pudiese autorizar la construccion de dichas vías; pero como la ley citada es anterior á la Municipal de 1870, claro es que quedó derogada por ésta, como veremos en su lugar, por más que lo contrario se suponga en el cuarto considerando de la Real órden que comentamos, con una seguridad y aplomo sorprendentes.

La cita del Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868 es contraproducente, porque el penúltimo caso del artículo 8.° declara, que cuando la obra pública estuviese comprendida en el término de un Municipio, el Alcalde, de acuerdo con el Ayuntamiento, es el competente para hacer la declaracion de utilidad pública, y sólo en el caso de que los particulares que hubiesen de ser expropiados apelasen al Gobernador y de éste al Ministro, podria fallar en el ultimo término la administracion central. En el expediente que la Real órden resuelve, no se trata de ningun particular amenazado de expropiacion que reclame contra la declaracion de utilidad pública de una obra, sino de diversos concesionarios que se disputan la preferencia de un derecho nacido de una concesion otorgada por un Municipio.

Pero aún prescindiendo de que la cita es como se ha dicho contraproducente, pues que de ella resulta que el Gobierno no tiene la competencia que se atribuye, podemos decir acerca de la misma cita, lo propio que hemos expuesto al tratar de la ley de 1864 sobre Tramvías; esto es, que fué derogada en todo cuanto se opusiera á las facultades concedidas á los Ayuntamientos, respecto á las vías de comunicacion, por la Ley Municipal de 1870.

Tambien acude el Ministro á esta ley, invocando los artículos 71 y 80.

Por lo que hace al artículo 71, es de advertir, que se refiere exclusivamente al deber que tienen los Municipios de someter al Gobierno sus Ordenanzas de policía urbana y rural. Comprenderíamos esta cita si se tratára del paso que puedan llevar los Tramvías dentro de las calles de una ciudad, villa ó pueblo, del entretenimiento de la vía pública que el Tramvía recorra, del número de asientos que puede haber en cada coche, de los momentos en que se pueda subir ó bajar de ellos y todo, en una palabra, lo que es de mera policía; pero como aquí no se trata de regular este servicio en todo lo que á la policía municipal se refiere, sino de la preferencia de derecho de una concesion sobre otra, el objeto y la oportunidad de la cita escapan á nuestra comprension. Las Ordenanzas no son otra cosa que una coleccion de reglas que todos los vecinos deben observar para el buen órden, aseo, comodidad, higiene, etcétera, etc.; y estas disposiciones son de carácter obligatorio y permanente, sin que se pueda concebir, repetimos, cómo, ni de qué manera podria formar parte de ellas la concesion y construccion de un Tramvía, que ningun vecino está obligado á ejecutar y que no puede por lo mismo, ser objeto de una órden general obligatoria, sino de una *concesion* posterior á las Ordenanzas, independiente de ellas y que en nada las afecta ni modifica. ¡Sólo la necesidad imperiosa de encontrar alguna sombra de razon para absorber una competencia que la Ley Municipal concedia exclusivamente á los Ayuntamientos, ha podido sugerir á la administracion tan lamentables interpretaciones.

No es de ménos bulto que la anterior la inoportunidad de la cita del art. 80 de la misma ley, invocada tambien por la Real órden como fundamento para invadir las atribuciones de los Municipios. Con decir que se limita á sentar reglas para las *enagenaciones* y *permutas* de los bienes municipales, se comprenderá el lamentable fracaso que con esta cita ha sufrido la administracion. ¿La concesion de un Tramvía entraña por ventura enagenacion ó

permuta de bienes municipales, bien consistan en inmuebles, en derechos reales ó en títulos de la Deuda pública, que son los que se condicionan para su enagenacion por el referido artículo?

La Ley Municipal de 1870, vigente al tiempo en que la concesion de la Sociedad Catalana se otorgó, con el espíritu que en toda ella resplandece, de dar mayor latitud á las facultades del Municipio, declara de la exclusiva competencia de los Ayuntamientos la *apertura y alineacion de calles y plazas, y de toda clase de vías de comunicacion.* Cualquiera se hubiera detenido ante disposicion tan absoluta y terminante; pero el autor de esta Real órden, encontró tambien razones para violentar su sentido. Es sensible tener que gastar el tiempo en combatir semejantes razonamientos, de cuya importancia y seriedad podrá juzgarse á la primera ojeada. Dícese en el tercer considerando, que en estas facultades que á los Ayuntamientos otorga el referido artículo, no están comprendidas las concesiones á particulares para el aprovechamiento permanente de las calles y plazas. Al leer este argumento, podria creerse que la concesion de un Tramvía encierra el aprovechamiento de calles y plazas á favor del concesionario exclusivamente, cuando lo que se concede es tan sólo el derecho de emplazar la línea férrea en las calles y caminos del Municipio; concesion que no impide el que todos los vecinos continúen haciendo de la vía pública los usos que por Ordenanzas les están permitidos. El aprovechamiento que se concede á un particular es el de los beneficios legítimos que puede obtener del capital *por él solo* invertido; y si no se extiende la concesion á todos los que la soliciten, es, porque en este caso, sería inútil é irrisoria, pues que no cabrian en las calles tantas vías como podrian solicitarse, ni se hallarian tampoco capitales dispuestos á arrostrar concurrencias, que, en último término, serían funestas para todos. Por estas razones, ó hay que renunciar á esta mejora en la locomocion, que es uno de los adelantos más positivos de la época, ó admitir que sólo puede concederse al que primero la solicite, si llena todas las condiciones requeridas.

Añádese en el considerando de que nos ocupamos, que los Municipios en el *cuidado y gestion de las calles y plazas*, han de atenerse á los principios contenidos en las leyes generales del país. Ó este conjunto de palabras carece completamente de sentido, ó significa que, cuando un Municipio haya de conceder terrenos, sea para un establecimiento balneario, sea para alguna diversion popular, sea para puestos permanentes de venta ó para cualquier otro objeto análogo, debe ajustarse á las leyes generales del país. ¿Y en dónde están estas leyes? ¿Serán por ventura las de Partida, citadas en la Real órden, que hablan de la naturaleza comunal de la vía pública? En este caso y entendidas como la Real órden las entiende, los Ayuntamientos no podrian hacer concesion alguna de este género. Triste manera tiene de raciocinar la administracion, que para sostener una resolucion desacertada, apela á leyes generales inaplicables al caso y prescinde de la Ley Municipal, dictada exclusivamente para estas cuestiones, y que es tambien, con permiso de la Real órden, ley general del país.

Pero no es justo molestar por más tiempo á la Seccion acerca de esta cuestion de competencia, que es la fundamental del pleito, porque está ya resuelta por la alta autoridad del Consejo de Estado en su Real decreto sentencial de 20 de Julio de 1876, publicado en la *Gaceta* de 9 de Noviembre del mismo año.

Por el primer considerando se establece, que no puede ponerse en duda, que es de exclusiva competencia de los Ayuntamientos adoptar los acuerdos que estimen convenientes sobre toda clase de vías de comunicacion en sus respectivos pueblos, porque este derecho está expreso en el artículo 67 de la Ley Municipal.

Por el segundo se reconoce que cuando los Ayuntamientos obran dentro de la esfera de su accion propia, ejercen sus atribuciones con absoluta independencia, segun así se declara por el artículo 88 de la Ley Provincial.

Por el tercero se declara, que en estos casos los acuerdos de los Ayuntamientos son ejecutivos y no pueden revocarse miéntras no se infrinjan por ellos las leyes ó se lastiman derechos de particulares, con sujecion á los artículos 161 y 162 de la Ley Municipal.

Esta es la jurisprudencia establecida por el Consejo de Estado en materia de concesiones de Tramvías, y cabalmente en esta misma jurisprudencia, contraria, como acaba de verse á su decision, se apoya el Ministro para negar á los Municipios esa competencia que el Consejo de Estado le reconoce, con exclusion de toda otra. Contradiccion tan palmaria demuestra hasta el último límite de la humana evidencia, la injusticia de la resolucion contra que me he alzado.

El Ministerio de Fomento sigue igual jurisprudencia y en cierto modo les consagra aceptándola, en la Real órden de 27 de Octubre de 1876, expedida por dicho Ministerio

Esta Real órden entiende y explica el Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868, de la misma manera que nosotros lo entendemos y hemos explicado al comentarlo en su lugar respectivo; esto es, que cuando los Tramvías han de ocupar á la vez terrenos del Estado, de la Provincia y del Municipio, el peticionario ha de solicitar préviamente la concesion de la Provincia y del Municipio respecto de la parte de la línea que haya de emplazarse en el terreno que respectivamente corresponde á las expresadas Corporaciones; y que una vez obtenidas estas concesiones parciales, debe elevarse el expediente al Ministerio de Fomento para resolver sobre el otorgamiento de la concesion, *en la parte de su competencia.* Luego el Ministerio de Fomento *sólo cree competente al Gobierno central* para otorgar las concesiones de los terrenos que pertenecen al Estado, y reconoce y confiesa al propio tiempo que *respecto á los que pertenecen al Municipio* es este sólo competente para otorgar la concesion. Véase, pues, cómo la Real órden que combatimos, emanada del Ministerio de la Gobernacion, no sólo contradice la jurisprudencia sentada por el Consejo de Estado, aunque bajo la apariencia de acatarla y seguirla, sino que se opone abiertamente tambien á las resoluciones del Ministerio de Fomento.

De estos precedentes legales se deduce una tristísima consecuencia, que no puede en manera alguna favorecer el prestigio de la administracion. Miéntras el Consejo de Estado declara en nombre de S. M. el Rey, que los Municipios son los únicos competentes para otorgar concesiones de Tramvías en los terrenos que á los mismos corresponden; miéntras el Ministerio de Fomento, tambien en nombre del Rey, reconoce esta misma exclusiva competencia, el Excmo. Sr. Ministro de la Gobernacion declara en nombre del Rey que es él, y nadie más que él, quien puede hacer concesiones de Tramvías en terrenos del Municipio con arreglo á las leyes de Partida!!! ¿Qué confusion es esta? se preguntará la opinion pública con razon alarmada ¿Pueden los diferentes departamentos de la administracion general del país funcionar con tan absoluta independencia unos de otros, que les sea lícito interpretar y aplicar las leyes, aún cuando sean claras y terminantes, en sentido contradictorio, y desconociendo los unos en los particulares ó corporaciones los mismos derechos que los otros reconocen y se consideran obligados á respetar? ¿Será que en lugar de esta entidad jurídica, una é indivisible que se llama Estado, tenemos, sin saberlo, tantos Estados independientes como Ministerios se necesitan para que funcione este organismo?

Afortunadamente no ocurre nada de esto. Lo único que en este deplorable negocio ha sucedido es, que el Ministerio de la Gobernacion, concebido el propósito de avocar á sí la facultad de otorgar las concesiones de Tramvías, creyéndolo sin duda conveniente para el mejor servicio, no ha retrocedido ante la necesidad de ponerse en abierta contradiccion con la jurisprudencia establecida por el Consejo de Estado, ni con la Ley Municipal en que ésta se apoya, ni con el Ministerio de Fomento que la reconoce y acata, y se ha visto obligado, por lo mismo, á invocar en su favor disposiciones derogadas por la expresada ley, á violentar el espíritu, ya que no la letra del artículo 67, previniendo á los Municipios que en materia de concesiones de sus terrenos. no pueden hacer otra cosa que atenerse á las *leyes generales del país.* ¡Cómo si al Gobierno le fuera lícito prescindir de ellas!

Pero lo más sorprendente, lo más extraño é incomprensible de la Real órden de 30 de Diciembre, que es la que resolvió las cuestiones entre las Compañías de Barcelona, en virtud de las facultades con que se invistió á sí mismo el Ministerio de la Gobernacion, mediante la Real órden de 14 de Octubre de 1876; lo que no puede explicarse ningun espíritu recto é imparcial, es, que en esa resolucion se consagra la verdadera doctrina que sostenemos acerca de la exclusiva competencia de los Ayuntamientos en esta materia, y se destruyen todos los fundamentos en que se apoya la de 14 de Octubre para negársela.

En efecto, como entre los aludidos concesionarios existian algunos que habian obtenido sus autorizaciones del Gobernador de la provincia, las declara nulas fundándose en que ya estaba vigente, cuando tuvo lugar, la Ley Municipal de 1870, *cuyo artículo 67 declara de la exclusiva competencia de los Ayuntamientos las cuestiones de Tramvías,* y considera válidas en oposicion con éstas, ó sean las que emanan del Gobernador, tan sólo la concesion de la Compañía General porque fué otorgada por el Ayuntamiento. ¿Pues no habia declarado el mismo Centro en la Real órden de 14 de Octubre, que entre las facultades que el artículo 67 de la ley Municipal concede á los Ayuntamientos, no debia considerarse comprendida la de hacer concesiones de Tramvías? Y no es esta la única inconsecuencia que resalta entre la Real órden de 14 de Octubre de 1876 que negaba á los Ayuntamientos la competencia en esta materia, y la de 30 de Diciembre de 1877 resolutoria de las cuestiones pendientes.

En la primera se dice que la facultad concedida á los Ayuntamientos por el Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868, para declarar la utilidad pública de un Tramvía en lo que se refiere á los terrenos municipales que haya de recorrer, nada tiene de comun ni debe confundirse con la de otorgar las concesiones *que corresponde exclusivamente al Gobierno.* Y sin embargo de tan explícita declaracion, en la Real órden de 30 de Diciembre, se explica é interpreta este mismo Decreto-Ley en esta forma: «que por su artículo 1.° se concede »ámplia y completa libertad á los particulares para que, sin intervencion del Estado, puedan »ejecutar las obras públicas que tengan por conveniente, y dejando íntegra la cuestion á los »Ayuntamientos cuando la obra afecte á los pueblos: que así se desprende del texto del caso »5.° del artículo 8.°, al autorizar á los Ayuntamientos para que por ellos se haga la declaracion de utilidad pública, ampliando con éste el artículo 2.° que dispone sea necesaria la »autorizacion del Gobierno ó de sus Delegados, *pues claramente se comprende que, al tener »atribuciones los Ayuntamientos para hacer la declaracion de utilidad pública como Delegados »del Gobierno, tambien las tenian para hacer las concesiones que de ellos se solicitaren dentro »de sus respectivos términos municipales.*»

Resulta, pues, de la comparacion de estas dos Reales órdenes:

Que cuando el Ministerio de la Gobernacion trata de invadir las atribuciones del Municipio para la concesion de Tramvías, declara que éstas no se hallan comprendidas en el artículo 67 de la Ley Municipal, y que la facultad que les concede el Decreto-Ley de 14 de Noviembre para hacer la declaracion de utilidad pública, nada tiene que ver con la de otorgar la concesion misma, porque ésta pertenece exclusivamente al Gobierno; y cuando llega el caso de resolver, en virtud de la competencia que se atribuye, las cuestiones suscitadas entre la Compañía General de Tramvías y sus rivales, el Ministerio de la Gobernacion olvida esta jurisprudencia por él mismo seguida y sancionada, y aplica, de la manera más peregrina que puede imaginarse, otra jurisprudencia opuesta, que hace derivar tambien del mismo artículo 67, declarando que en su virtud los Ayuntamientos son los únicos competentes para hacer concesiones de Tramvías, y que así lo confirma tambien esa facultad que el Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868 les concede para la declaracion de utilidad pública, cuya facultad entraña virtual y lógicamente la de hacer la concesion. Y como para hacer resaltar más la peticion de principio que estos fundamentos contienen, invoca tambien en su auxilio la jurisprudencia establecida por el Consejo de Estado á que en su lugar nos hemos referido, deduciendo de toda esta algarabía lo que importaba deducir, esto es, que la Compañía General de Tramvías tiene un derecho preferente é indiscutible sobre todas las que le hacian ó pudieran hacerle concurrencia.

Pero esta Real órden de 30 de Diciembre tropezaba con un obstáculo: la Sociedad Catalana se encontraba en iguales condiciones que la favorecida por el Ministro, en cuanto á la forma y orígen de la concesion, teniendo además el preferente derecho que nace de la prioridad. Sin embargo, los que no se detuvieron ante una jurisprudencia por ellos mismos establecida para sentar otra contraria, no debian arredrarse ante los derechos de la humilde Sociedad que represento; y allá, en el último lugar de la Real órden de 30 de Diciembre, de una manera incidental y como vergonzante, se dice: *que en cuanto á la Sociedad Catalana, única que pudiera ofrecer alguna dificultad, esta cuestion la habia arreglado ya el Ayuntamiento, mediante el plano general que habia remitido.* En efecto, el Ayuntamiento de Barcelona, despues de haber hecho la concesion á Carpinell y consocios, faltando abiertamente á un contrato bilateral escriturado y otorgado con la Catalana, en el plano que remitió al Gobierno con los expedientes reclamados, delineó todas las concesiones hechas y solicitadas, diciendo en una observacion marginal, que los derechos de ámbas Compañías (la Catalana y la General), podrian armonizarse estableciendo cada una su vía propia en las mismas calles; es decir, sacrificando el *derecho exclusivo* concedido solamente á la primera en favor de la segunda. ¡A esta oficiosa observacion del Ayuntamiento que encierra un injusto prejuicio contra mi representada; á este atentado á los derechos por el mismo Ayuntamiento concedidos, llama la Real órden un arreglo! ¿Y qué nombre merece el negar á los Ayuntamientos la competencia para otorgar concesiones de Tramvías con objeto de avocar á sí el Ministerio de la Gobernacion el conocimiento de todos los concedidos y pendientes de concesion, y resolver despues las cuestiones á favor «de la Compañía General,» *fundándose en que habia obtenido la concesion del Ayuntamiento, único competente para otorgarla?* ¿Qué explicacion puede darse á esta especie de paréntesis en que el Ministerio de la Gobernacion tuvo encerrada y como presa durante algunos meses la competencia de los Ayuntamientos? ¿Y cómo, por último, puede comprenderse la contradic-

cion, el absurdo jurídico que resulta de reintegrar al Municipio en las facultades de que se le habia desposeido, y retener al mismo tiempo el Ministerio la competencia para resolver estas mismas cuestiones que nadie habia sometido á su decision.

De lo hasta aquí expuesto resulta sin género de duda la exclusiva competencia que tienen los Ayuntamientos para otorgar las concesiones de Tramvías en los terrenos que les pertenecen; y como la jurisprudencia establecida por el Consejo de Estado nos ofrece la inapreciable garantía de que acerca de este punto no ha de abrigar la menor duda, y declarado, como lo está tambien por el primer Tribunal contencioso-administrativo, que los acuerdos de los Ayuntamientos adoptados dentro de la esfera de su competencia son ejecutivos y sólo revocables en virtud de reclamacion presentada en tiempo por los que crean infringidas las leyes y vulnerados sus derechos, cuyas reclamaciones no han tenido lugar en el presente caso, entraremos ya de lleno en el exámen de la escritura de concesion, y si tenemos la dicha de demostrar que alguno de los derechos por ella estipulados y concedidos han sido perjudicados por la concesion posterior, que el Municipio de Barcelona hizo á la Compañía General, demostrada quedará tambien la falta de toda razon con que las Reales órdenes reclamadas han desconocido y lastimado estos derechos irrevocables, y la consiguiente necesidad legal de declararlas insubsistentes.

La cláusula 21.ª, de la escritura de concesion otorgada el dia 8 de Mayo de 1876 entre el Ayuntamiento de Barcelona y los causantes de la Sociedad que represento, dice así:

«Cuando se solicite la concesion de un Tramvía que tenga que recorrer parte del trayecto »de otro ya establecido en virtud de autorizacion anterior del Municipio, podrá otorgarse »la concesion si la longitud de la línea que trate de utilizarse por la nueva Empresa no »excede de la tercera parte de la longitud total que la otra tenga establecida ó esté autori»zada para establecer.»

La cláusula 25.ª, de la misma escritura, es como sigue:

«Las concesiones que otorgue el Municipio serán salvo el derecho de propiedad y sin »perjuicio de tercero, debiendo en el caso de atravesarse calles del Ensanche, no abiertas »al público todavía, entenderse la Empresa concesionaria directamente con los propietarios »de los terrenos que dificulten ó impidan el emplazamiento de la vía, y de ningun modo con »el Municipio. Este, no obstante las concesiones que hubiere otorgado, se reserva el dere»cho de conceder otras nuevas, ora resulten los Tramvías paralelos, ora en direccion dia»gonal, PERO NO PODRÁ AUTORIZAR LA INSTALACION Ó COLOCACION DE UNA LÍNEA EN CALLES EN QUE »HUBIESE ALGUNA OTRA ESTABLECIDA.»

Y, por último, por la cláusula 23.ª se obliga el Municipio á establecer una tarifa, en la cual se fijarán los derechos de peaje que deberán pagar las Empresas que utilicen parte de la vía construida por otra, como indemnizacion de la servidumbre que se les presta.

Con arreglo, pues, á estas Bases, el Ayuntamiento no pudo hacer válidamente la concesion posterior á la Compañía General de Tramvías, porque como esta segunda recorre más de la tercera parte del trayecto que fué concedido y explota la Catalana, el Municipio no tuvo derecho para hacer la segunda concesion por haberse privado de él, segun el contrato referido, de una manera terminante y absoluta. Que la segunda concesion recorre más de la tercera parte del trayecto de la primera, es una cuestion de hecho que nadie puede negar y que está demostrado en el plano mismo remitido por el Ayuntamiento para ser unido al expediente gubernativo. Examínese este plano, y se verá que la concesion de la Sociedad Catalana de Tramvías de Barcelona abarca 4.791 metros, de los cuales tiene construidos y en explotacion 3.991, y por construir 800, cuyas dos cantidades componen el total ántes indicado de 4.791.

De este total de 4.791 metros pertenecientes á la Sociedad Catalana, recorre la Compañía General 2.611 metros, cuya cantidad se descompone de la manera siguiente:

Adquiridos por compra de la Sociedad de Barcelona á San Andrés, 536 metros; de la concesion propia de la Catalana, 2.075, que da un total igual al anteriormente citado, ó sea, el de 2.611.

Ahora bien, siendo el recorrido de la Catalana de 4.791 metros, su tercera parte es 1.597, y ocupando la Compañía General 2.611, resulta, que no sólo recorre la tercera parte de la concesion de la Catalana, sino que excede de ella en 1.014 metros.

Para salir al encuentro á un argumento capcioso que podria hacerse y que de seguro se hará, porque en las malas causas hay que aprovecharlo todo, á saber, que no puede contarse entre el recorrido de la primitiva concesion hecha á la Catalana, el trayecto que ésta adquirió de la de Barcelona á San Andrés, nos basta observar que aun deduciendo los 536

metros que mide este recorrido, excede el de la Compañía General de la tercera parte que podria legalmente recorrer 478 metros. La prueba está en las cifras precedentes, pero para mayor claridad, no vacilamos en repetirlas.

Se ha visto que el recorrido de la Compañía General excede de esta tercera parte, que le seria lícito recorrer segun el contrato, 1.014 metros. Dedúzcanse de ellos 536, que suman los adquiridos de la Sociedad de Barcelona á San Andrés, y por una simple operacion de restar, se vé matemáticamente que todavía excede de la tercera parte en 478 metros.

De lo dicho se desprende que es inconcebible esta segunda concesion, que, como todas, tiene la cláusula de *sin perjuicio de tercero* y que, sin embargo, perjudica derechos adquiridos anteriormente con perfecta legalidad.

Aunque quisiéramos prescindir por un momento de esta causa de nulidad que vicia la concesion de la Compañía General, todavía nos quedaría la que nace de la cláusula 25.ª por la que, como se ha visto, se comprometió el Ayuntamiento á no autorizar la instalacion ó colocacion de una nueva línea en calles en que hubiese alguna otra establecida. De suerte, que aún cuando una línea pueda concederse en el caso de que su recorrido comun con otra no exceda de la tercera parte de la longitud de ésta, nunca, ni en ningun caso, puede autorizarse, con arreglo á dicha cláusula, el emplazamiento de dos ó más vías en una misma calle, cualquiera que sea la extension de este trayecto.

Resulta, pues, demostrado con plena evidencia, que el Ayuntamiento de Barcelona obró en completa nulidad al otorgar la concesion á la Compañía General:

1.° Porque excediendo de una tercera parte el recorrido comun con la Catalana, no tenía derecho el Municipio para autorizarla en todo ni en parte. (Cláusula 21.ª)

Y 2.° Porque aun prescindiendo de esta consideracion, no podía el Municipio autorizar el emplazamiento de ninguna otra vía en las mismas calles que recorre la de la Catalana. (Cláusula 25.ª)

Los fundamentos legales en que se apoya la Real órden de 24 de Marzo último, por la que se resolvió el recurso gubernativo presentado por La Catalana contra la de 30 de Diciembre en la parte que la perjudicaba, se prestan tambien á muchas observaciones y á explanarlas llenará la última parte de este escrito. En rigor podríamos prescindir de este trabajo; porque habiendo obrado el Ministro de la Gobernacion con manifiesta incompetencia, por él mismo reconocida al resolver las cuestiones surgidas entre los concesionarios de várias vías, y adoleciendo por ello las Reales órdenes de 30 de Diciembre y 24 de Marzo de este vicio esencial de que las invalida, no es de absoluta necesidad combatir sus fundamentos, porque cualesquiera que éstos sean, siempre resultarían pequeños ante la excepcion suprema de la incompetencia. Sin embargo, para que el Consejo se acabe de convencer del descuido y ligereza con que estas cuestiones han sido estudiadas y resueltas, vamos á comentar brevemente los considerandos de la citada Real órden de 24 de Marzo qué se refieren á la cuestion presente.

Nada tenemos que ver con los dos primeros, por ser relativos á la cuestion de varios ramales solicitados y no concedidos todavía definitivamente.

3.er considerando: Declárase en él que no habiendo hecho oposicion la Sociedad Catalana, ni presentado protesta contra el proyecto de la Compañía General dentro del plazo marcado, se debe entender que lo consintió, siendo ejecutivo de derecho el acuerdo del Ayuntamiento. ¡Asómbrese el Consejo ante el contra principio, ante la contradiccion en que incurre en este considerando! Porque si el acuerdo del Ayuntamiento era ejecutivo, como dice el Excmo. Sr. Ministro de la Gobernacion, ¿no significa ésto que las concesiones de Tramvías están comprendidas y entran de lleno en la esfera de la competencia municipal? ¿Pueden ser acaso ejecutivos los acuerdos de los Ayuntamientos cuando estas corporaciones obran fuera del círculo de sus atribuciones? ¿Y si la concesion del Ayuntamiento á la Compañía General quedó ejecutoriada y es firme y eficaz por no haberse opuesto la Catalana, hasta el punto de no admitirse ya por el Ministerio de la Gobernacion recurso alguno, ¿no quedó igualmente ejecutoriada y es tambien firme y eficaz la concesion otorgada á la Catalana por la mismísima razon de que la General ni otra alguna habia reclamado ni protestado contra ella? En este desdichado expediente sucede una cosa, que sinceramente deploramos como españoles amantes ante todo del prestigio de la administracion general del Estado, y es, que siempre que se trata de favorecer los intereses de la Compañía General, el Ministerio de la Gobernacion encuentra que los Ayuntamientos son los únicos competentes para hacer concesiones de Tramvías; y cuando la Catalana se apoya en esta misma razon, para reclamar la preferencia, se le arguye con la Real órden de 14 de Octubre de 1876, p

la cual se declara que en esta materia no hay derechos definitivos ni irrevocables, ni acuerdos ejecutivos que no hayan sido aprobados por el Gobierno. Esta argumentacion que hemos leido con dolorosa sorpresa, se repite, parafraseándola, en varias resoluciones del expediente, y por lo mismo nosotros nos hemos visto precisados á impugnarla repetidamente, aun á riesgo de cansar la ilustrada atencion del Consejo.

La Sociedad Catalana, en cuyo nombre tengo el honor de dirigirme al Consejo, no reclamó ni protestó al publicarse, si es que se publicó, el proyecto de la Compañía General, porque no tenía necesidad legal de hacerlo. Sabia que los derechos adquiridos por su contrato con el Ayuntamiento eran definitivos é irrevocables y que, por lo mismo, cualesquiera que fuesen la longitud, emplazamiento y demás circunstancias de toda otra concesion con posterioridad solicitada y obtenida, el Municipio no podia otorgarla sino salvo el derecho y sin perjuicio de tercero, so pena de viciar originariamente, por una nulidad, todo lo que en contrario hiciera. Y si la Sociedad Catalana no tuvo necesidad de protestar por el simple anuncio de la peticion de la Compañía General, tampoco la tuvo al otorgarse á ésta la segunda concesion, entre otras razones, porque en la escritura con esta última Compañía se dice tambien clara y terminantemente que la concesion se otorgaba salvo el derecho de propiedad y *sin perjuicio de tercero*. Habia, pues, un pacto solemne entre el Ayuntamiento y la Compañía General, segun el cual la concesion que á ésta se hacía no habia de producir efectos legales en cuanto pudiera lastimar algun derecho *preexistente*; y como el derecho de la Catalana *preexistia* legalmente y de hecho, claro es, por demás, que no podia creerse de ningun modo amenazada. Y aquí es preciso decir otra vez que no podrá discurrir el Ministerio de la Gobernacion argumento ni razon alguna, sea de hecho ó de derecho, en pro de la Compañía favorecida, que no tenga que aplicarse á la que represento, con la diferencia especial á favor de esta última, de la prioridad y de la consiguiente preferencia que lleva consigo.

4.° considerando: Confesámos con toda ingenuidad que de buena gana renunciaríamos al derecho que reclamamos, si con esta renuncia pudiéramos conseguir que semejante considerando no se hubiera escrito; porque sentimos verdadera pena al ver el desconocimiento que supone del derecho á que se refiere, y además, y esto es más grave, porque se invierten los términos de la cuestion legal hasta el extremo de derivar un derecho á favor de la Compañía General, precisamente del hecho que anula su concesion. Procuraremos explicarnos con la posible claridad, aunque no es muy fácil cosa comprender lo que ha querido decirse en este confuso compuesto de hechos, de derechos y de conceptos.

Por la base 21.ª de las generales transcritas en todas las escrituras de concesion, se estipula, que cuando se solicite la de un Tramvía que haya de recorrer parte de otro ya concedido por el Municipio, podrá otorgarse si la longitud de la primera vía que haya de recorrer la nueva Empresa no excede de la tercera parte del recorrido total de la ya establecida ó autorizada: es decir, que si la vía ya concedida tuviera, por ejemplo, tres kilómetros de longitud, y despues se solicitare otra que hubiera de recorrer por aquel mismo trayecto más de un kilómetro, el Ayuntamiento no podria otorgarla. Y esto se comprende fácilmente; porque en otro caso el Ayuntamiento tendria el derecho de conceder á todo el que lo solicitase la facultad de aprovecharse de la vía concedida á otro, y construida por éste, lo cual equivaldria á destruir y anular la concesion.

Por otra parte, la Sociedad de Tramvías de Barcelona á Sans y San Andrés, habia obtenido la concesion de una vía, cuyo trayecto ocupaba la Ronda de San Pedro, calle que habia de recorrer en parte la Catalana, á quien represento, y entónces el Ayuntamiento, respetando como debia el derecho del concesionario Soujol, causante de la Sociedad de Barcelona á Sans y San Andrés, estableció por la cláusula 6.ª modificada, que la Catalana, mi representada, deberia sujetarse á pagar el peaje á aquélla en la parte del trayecto que ésta habia de recorrer en la expresada calle Ronda de San Pedro. Y como la concesion Soujol dimanaba del Gobierno en la parte de la calle Ronda de San Pedro, que es carretera del Estado, por ser general, la Sociedad Catalana, cuya voz llevo en este momento, adquirió por compra toda la calle Ronda de San Pedro, dando así una prueba elocuente de su respeto á los derechos legítimamente adquiridos, en vez de seguir el ejemplo de la Compañía General que promueve cuestiones á todas luces temerarias, á fin de sobreponerse á los derechos de las Sociedades rivales.

No es este afortunadamente el solo ejemplo de respeto á los derechos creados que han dado las demás Compañías de Tramvías establecidas en Barcelona, y que, por lo visto, en nada han influido en el ánimo de la General. La Sociedad de Barcelona á Sans, al venir de

regreso de este último punto, desemboca en la Rambla de San José, por donde pasa, de regreso tambien, la Compañía de Barcelona á Gracia; de modo que esta concurrencia de ámbos Tramvías en un mismo punto habia de ser fatal á uno de ellos; pero como habia buena fé por parte de los dos, y ninguno queria enriquecerse en perjuicio del otro, se convino en que el trayecto de la mencionada Rambla fuera comun, pagando peaje la Compañía de Sans á la de Gracia, cuya concesion era más antigua.

Antes de concluir las objeciones á que se presta el considerando de que en este momento me ocupo, he de examinarlo con relacion á los antecedentes que acabo de exponer.

Fundándose la Sociedad Catalana en el derecho que á su favor constituyó la cláusula 21.ª del contrato, discurre así: «Debiendo recorrer la línea solicitada por la General más de »la tercera parte del trayecto concedido á la Catalana, esta concesion es nula, porque el »Ayuntamiento renunció al derecho de hacerla.» La consecuencia que de aquí nace no puede ser más que ésta: Que cuanto más exceda el recorrido de la nueva Empresa de la tercera parte de la vía anteriormente establecida y autorizada, tanto ménos derecho tendrá el Ayuntamiento (si el más y el ménos cupiesen en cuestiones de principios) para concederla, porque el del primitivo concesionario resultaría en igual proporcion más perjudicado. Este razonamiento, de puro elemental, está al alcance de un niño. Empero, como los empleados que redactaron la minuta de esta Real órden hace ya muchos años que dejaron la edad de la inocencia, han entendido la cuestion al revés. Se han figurado que la Catalana funda su preferencia sobre la Compañía General *en que su línea exceda en más de una tercera parte de longitud á la concedida á la General*; cuando precisamente se apoya en el hecho contrario de ser la Compañía General la que recorre más de la tercera parte de la de la Catalana. Partiendo de este supuesto erróneo y creyendo, por no haberse enterado bien de la cuestion, que cuanto más se aumente la longitud de la línea de la Compañía General en competencia con la de la Catalana, ménos derecho tendrá ésta para quejarse, procura disputarle algunos metros en la calle Ronda de San Pedro, diciendo: que si la línea de la Catalana tiene hoy tanta extension se debe á que al trozo concedido por el Ayuntamiento agregó el comprado á Soujol; y añade, que siendo esta adquisicion posterior á la concesion que el Ayuntamiento otorgó á la Compañía General, no puede perjudicarle en los derechos con anterioridad adquiridos.

Aquí hay, como habrá comprendido el Consejo, tantos errores como palabras. Observaremos en primer lugar que la concesion de Soujol, en la parte relativa al terreno municipal, llevaba en sí el derecho que expresa la cláusula 6.ª, que hemos citado, de impedir el emplazamiento de otra vía en la misma calle, por cuya razon toda otra Empresa que quisiera explotar aquel trozo, estaba obligada á pagarle peaje: y por lo que hace al otro pedazo de la misma calle que fué concedido por el Estado por tratarse de una carretera general, tenía Soujol el aprovechamiento exclusivo. Es indudable, pues, que al vender Soujol esta concesion, lo hizo con todos sus derechos y obligaciones, y, por consiguiente, que la Catalana, que la compró, adquirió la facultad de impedir en este trayecto el emplazamiento de toda otra vía. Y por lo que toca á este incomprensible argumento de la longitud de ámbas vías, hemos dicho ya que cuanto mayor sea la de la Compañía General y menor la de la Catalana, más claro y más indisputable resulta el derecho de ésta para impedir la construccion de la otra en el trayecto que recorra.

Pero al formular el Ministerio de la Gobernacion el argumento de longitudes que se le ocurrió á su preclaro ingenio, no tuvo presente que el traer á cuento los metros adquiridos de Soujol, de nada podia servirle, porque ya hemos hecho ántes la demostracion numérica de que, deducidos los metros predichos, todavía sobran muchos para que el trayecto que pretende recorrer la General exceda de la tercera parte de la longitud de la Catalana, de donde se infiere que, bajo cualquier concepto que se mire el argumento del considerando, resulta siempre equivocado y contraproducente.

5.º considerando: No es más que una consecuencia del que inmediatamente le precede, y queda por consiguiente refutado ya. Los derechos de Soujol trasmitidos á la Catalana eran anteriores á los de la General.

6.º considerando: La base 22.ª de la escritura de concesion, preceptúa, que cuando la Empresa concesionaria de un trayecto que está concedido á otra, termine las obras ántes que la primera, será ésta la que deba pagar el peaje á la nueva Empresa. Fundándose el considerando en esta base, pretende que ha de pesar sobre la Catalana esta servidumbre. Jamás se habia llegado, en asuntos tan sérios, á tan alto punto en el desconocimiento de los hechos; porque para deducir esta consecuencia, es necesario suponer todo lo contrario

de lo que resulta del expediente y ha presenciado y continúa presenciando todo el pueblo de Barcelona y todos los que allí llegan de todas las partes del mundo, esto es, que la Compañía General ha terminado sus obras ántes que la Sociedad Catalana. El Consejo se admirará sin duda al saber que cuando la Sociedad que represento *inauguró la explotacion* de su Tramvía en 1.° de Marzo de 1877, la Compañía General *no habia principiado aún* sus obras. Lo único que hizo al otorgársele la concesion, y lo hemos dicho ya, pero es fuerza repetirlo, fué colocar *dos rails* frente al Gobierno de la provincia, y aún á estas fechas no ha terminado su Tramvía ni se sabe cuándo lo terminará.

La base 22.ª no concede el derecho de imponer la servidumbre de peaje al que primero comienza las obras, como el considerando supone, sino al primero que las concluye y las pone en explotacion. Cuando de esta manera se desconocen y alteran los hechos y los textos más claros y terminantes, el silencio es el mejor comentario, porque en ciertos casos el silencio tiene una irresistible elocuencia.

Por último, en la parte dispositiva de esta Real órden, se resuelve entre otros extremos:

Que no há lugar á modificar la Real órden de 30 de Diciembre.

Que la Catalana respete los derechos adquiridos por la Compañía General, *conciliándose ámbas en la forma expresada, respecto del trozo comun.*

Esta estupenda conciliacion se reduce á que cada una establezca y explote su línea propia, sin prestarse, por lo mismo, servidumbre de peaje.

Contra estos dos extremos de la Real órden se dirige la presente demanda; y como ya quedan sentados al principio los puntos de hecho, sólo nos falta reasumir y concretar los

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1.° El artículo 67 de la Ley Municipal de 1870, vigente al tiempo de otorgarse la concesion á la Sociedad Catalana de Tramvías de Barcelona, concedía á los Ayuntamientos la exclusiva competencia en todo lo concerniente á la apertura de calles, plazas y vías de comunicacion, y el artículo 77 declara inmediatamente ejecutivos los acuerdos de dichas corporaciones en asuntos de su competencia, salvo los recursos que la misma ley determina.

El Ministerio de Fomento, por la Real órden de 27 de Octubre de 1877, reconoce y declara esta misma competencia.

El Consejo de Estado, por el Real decreto sentencia de 20 de Julio del propio año, resolvió una cuestion relativa á los Tramvías de Madrid en este mismo sentido, declarando que era incuestionable la competencia exclusiva de los Ayuntamientos para otorgar estas concesiones. Y por último, el Excmo. Sr. Ministro de la Gobernacion, en la Real órden de 30 de Diciembre de 1877, reconoce y sanciona en favor de la Compañía General de Tramvías esta misma jurisprudencia, negando implícitamente la legalidad, validez y eficacia de la de 14 de Octubre de 1876, por él propio dictada, declarándose competente para otorgar estas concesiones.

Por consiguiente, careciendo el Gobierno de toda competencia para otorgar las concesiones de Tramvías, tampoco la tiene para resolver los conflictos que en esta materia se susciten entre los particulares, miéntras éstos no los sometan á su decision en el modo y forma y por medio de los recursos que dicha Ley Municipal establece. No pueden, por lo mismo, producir efectos de ninguna especie las Reales órdenes reclamadas, por el vicio originario de manifiesta incompetencia.

2.° Siendo ejecutivos los acuerdos de los Ayuntamientos; creando, por lo tanto, derechos que sólo pueden extinguirse por los recursos que la ley establece, y no habiéndose deducido por nadie reclamacion alguna contra la concesion otorgada á la Catalana, es de todo punto incuestionable que los derechos por aquélla concedidos quedaron firmes y ejecutoriados, deduciéndose de aquí la legítima consecuencia de que nadie, y mucho ménos la administracion, tenía ya facultad para alterarlos ni modificarlos.

3.° Es innegable, segun hemos visto, que los acuerdos de los Ayuntamientos en la materia de que tratamos son firmes y ejecutorios, y que, por consiguiente, son perfectos é irrevocables los derechos concedidos por la escritura de 8 de Mayo de 1876. La Catalana, pues, no tuvo necesidad legal de presentar oposiciones ni protestas contra el proyecto de la

Compañía General, porque la concesion á esta última debió hacerse, y se hizo, con las mismas condiciones que la anterior y *sin perjuicio* de tercero; lo que significa en derecho que la escritura otorgada con posterioridad, no debia tenerse por válida ni eficaz en cuanto perjudicára ó pudiera perjudicar á la anterior concesion.

4.° Que habiendo obtenido D. Alejo Soujol, causante del Tramvía de Barcelona á Sans y San Andrés, en el año de 1874, la concesion necesaria y directa del Ministerio de Fomento en cuanto á un trozo que, por ser parte de una carretera general, pertenece á aquel Ministerio, y del Ayuntamiento el resto del recorrido en la misma calle, porque dependia del Municipio, es indudable que la Compañía General, cuya concesion es tambien posterior á la de Soujol, quedó obligada á respetar los derechos por éste adquiridos. Ahora bien; el que tenía Soujol por la concesion que le otorgó el Gobierno Central, se extendia á prohibir el emplazamiento de toda otra vía en aquel trayecto; y por lo que hace á la concesion que obtuvo del Ayuntamiento, ya sabemos, por las Bases generales, que cualquier concesionario posterior está obligado á pagarle la servidumbre de peaje si quiere utilizar en la medida legal parte de la vía propia de aquél. La Catalana, que hoy representa á Soujol, cuyos derechos adquirió por título oneroso, lo tiene indisputable para impedir que nadie se utilice de su vía fuera de las condiciones antedichas, ni emplace otra en el trayecto de aquella calle, que es, como se recordará, la de Ronda de San Pedro.

5.° y último. Teniendo la Catalana en explotacion su vía desde 1.° de Marzo de 1877, y no habiendo terminado aún sus obras la Compañía General, viene á tierra por falta de exactitud en el hecho que le sirve de fundamento, el penúltimo considerando de la Real órden de 24 de Marzo próximo pasado, que motiva esta demanda.

En estos fundamentos legales se apoya en cuanto al fondo de la cuestion; y en cuanto á la procedencia de la vía contencioso-administrativa no puede caber la menor duda. La Sociedad que me dió sus poderes tenía adquiridos por contrato solemne *derechos definitivos*, que han sido lastimados por un acto de la Administracion general del Estado. Procede, pues, someter estos actos al crisol de un juicio contradictorio, del que ha de ser juez este alto Tribunal, que no dejará de tener en cuenta seguramente la trascendencia de la resolucion que adopte. De subsistir las Reales órdenes reclamadas, ninguna Empresa de Tramvías podrá considerarse segura, y no sería extraño, que en el caso de rechazarse nuestra demanda, llovieran peticiones de vías paralelas en unas mismas calles y caminos, tanto en Madrid como en todos los demás puntos de España. No hay que decir si el resultado sería funesto. Concluyo, pues,

SUPLICANDO al Consejo, que teniendo por presentada esta demanda con la copia simple de la misma, la de las Reales órdenes reclamadas y la escritura de poder, que original acompaño, se sirva consultar la procedencia de la vía contencioso-administrativa, y en su lugar y caso, y prévia la tramitacion de la ley, declarar la insubsistencia de la Real órden de 30 de Diciembre de 1877, en cuanto al último considerando, que se refiere y perjudica los derechos de la Catalana, y de la de 24 de Marzo del corriente año, en cuanto declara el derecho de la Compañía General de Tramvías para emplazar sus rails en las mismas calles que recorre la que represento. Es justicia que pido en forma de derecho, y juro, etc.

Madrid diez y seis de Junio de mil ochocientos setenta y ocho.

Estanislao Figueras y Moragas.